TREŚĆ:

SPROSTOWANIE.

W numerze 9 Biuletynu na stronie 7, piąty ustęp od dołu (lewa szpalta) powinien rozpoczynać się od słów „Konferencje reprezentują b. poważne interesy żeglugowe...“ Dwóch poprzednich wierszy jako omyłkowo wydrukowanych, nie należy brać pod uwagę.

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. **Leon Godlewski.**

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI
HANDEL I TRANSPORT MORSKI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia

BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia

MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK VI | GDYNIA, 30 maja 1937 r. | NR 10

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Ref. Prasowy,** ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Rola Targów Gdyńskich w naszej ekspansji morskiej

Fakt powstania jakiejś imprezy targowej opierać się musi na ściśle określonych przesłankach gospodarczych, a mianowicie na możliwości skoncentrowania podaży i popytu na pewną grupę towarów w jakiejś specyficznej miejscowości dogodnie dla sprzedających oraz dla kupujących położonej. Skuteczność imprezy targowej jako instrumentu wymiany polega na tym, że kupujący i sprzedawcy spotykają się niejako w pół drogi w warunkach, sprzyjających zawieraniu faktycznych transakcyj, albowiem większa ilość oferentów i reflektantów ułatwia sprzedającemu znalezienie nabywcy a kupującemu znalezienie dostawcy na miejscu, a to w warunkach najdogodniejszych dla obu stron.

W miarę zaś rozwoju imprez targowych, zależnie od ich faktycznej żywotności, uwydatnia się tendencja do coraz to większej specjalizacji zarówno ze strony podaży jak i popytu; oznacza to oczywiście coraz to szersze rozgałęzienia się wpływów, wywieranych przez Targi, w dziedzinie produkcji, wymiany, i związanych z nimi działów życia gospodarczego w ogóle. Taka była ewolucja wszystkich imprez targowych, począwszy od targów tygodniowych w miastach i miasteczkach poprzez jarmarki, targi regionalne i krajowe aż do wielkich imprez o znaczeniu międzynarodowym, cechujących teraźniejszość powojenną.

Ewolucja ta oczywiście nie pozostaje bez wpływu na znaczenie miejscowości, w których odbywają się Targi. Na licznych przykładach można by wykazać, jak bardzo targi, które zdały egzamin ze swej żywotności, przyczyniły się do rozrostu gospodarczego i tym samym do rozszerzenia zasięgu wpływów materialnych i innych odnośnych miast targowych. Lipsk, Poznań, Lwów, Mediolan zawdzięczają swoją ustaloną już markę aktywnych ośrodków handlowych, przede wszystkim swoim Targom. Toteż społeczeństwo w tych miastach otacza najtroskliwszą opieką swoje imprezy targowe, uważając je za nierozerwalną część swego kulturalnego i gospodarczego oblicza. Te same warunki powinny zaistnieć także w Gdyni. Targi Gdyńskie bowiem zainicjowane w 1935 roku mają — jako instytucja neutralna, tj. finansowo nie zainteresowana w transakcjach, zawieranych za jej pośrednictwem — spełnić podwójne zadanie: Z jednej strony mają związać transakcjami Gdynię, jako nowy twór gospodarczy o specjalnym zakresie działania, z zapleczem a z drugiej strony mają stać się instrumentem wymiany między eksporterem polskim, a importerem zamorskim, spotykającymi się w pół drogi w Gdyni.

Ta akcentująca się coraz bardziej rola Targów Gdyńskich nadaje tej imprezie swój specyficzny charakter: koncentrując bowiem zainteresowanie przemysłowców i kupców polskich na czołowe zadania, jakie Gdynia ma spełnić w zakresie obsługi naszego handlu zamorskiego, impreza ta działa wybitnie w kierunku propagowania miasta i portu gdyńskiego wśród społeczeństwa polskiego i zagranicznego, które o tych sprawach skądinąd tylko fragmentarycznie się dowiaduje, z prasy, literatury i dorywczych informacyj.

Stąd wniosek, że Targi Gdyńskie nie są czymś oderwanym od struktury życia gospo-

darczego Gdyni, lecz przeciwnie, że zasadniczo tkwią głęboko w tej strukturze i należą do rzędu interesów, które wymagają ciągłego poparcia i zrozumienia ze strony wszystkich czynników, bezpośrednio współdziałających w rozwoju miasta i portu gdyńskiego.

Przecież naturalne warunki, wśród których powstały największe targi świata, Targi Lipskie są pod wielu względami podobne do tych, wśród których Targi Gdyńskie rozpoczęły swoją pracę. M. in. o rozwoju Targów Lipskich zadecydowało dogodne położenie geograficzne na krzyżowaniu wielkich szlaków handlowych.

Gdynia podobnie jak Lipsk, stanowi punkt węzłowy, w którym stykają się z jednej strony wszystkie linie morskie, łączące Polskę ze wszystkimi niemal rynkami świata, a z drugiej strony, główne drogi lądowe wiodące do poszczególnych ośrodków handlowych w Polsce i przez Polskę do obszarów środkowo i południowo - wschodnio europejskich, należących do dalszego zaplecza portu gdyńskiego. W rachubę wchodzi tu w szczególności arteria handlowa wiodąca w kierunku północno - południowym z Gdyni za pośrednictwem nowo wybudowanej linii kolejowej do Katowic i dalej do Czechosłowacji, Węgier i Austrii, oraz do Rumunii i na Bliski Wschód.

Istnieją również wyraźne oznaki, wskazujące na to, że Targi Gdyńskie powołane są do odgrywania poważnej roli w zakresie naszego importu; dają bowiem z powodu położenia geograficznego Gdyni zagranicznym firmom dogodne warunki do wystawienia swoich produktów; w szczególności powinna ta rola Targów Gdyńskich uwydatnić się w zakresie naszego importu surowców kolonialnych, który już obecnie znajduje sobie coraz bardziej punkt oparcia w Gdyni, na co wskazuje fakt uruchomienia tutaj w czasie najbliższym arbitrażu skór, arbitrażu bawełny oraz dotychczasowa działalność aukcyj owocowych, jak niemniej stopniowe powstawanie w Gdyni firm z poważnym kapitałem, o charakterze importowo rozdzielczym. I tak jak fakt odcięcia Europy od szlaku ze Wschodu oddziaływał na rolę Lipska w zakresie handlu artykułami kolonialnymi, tak samo i dzisiaj odosobnienie Rosji Sowieckiej pozwala Gdyni wykorzystać w całej pełni swoje połączenia morskie oraz lądowy szlak z północy na południe do krajów południowo - wschodniej Europy.

Wreszcie podobnie jak w Niemczech Środkowych powstał przemysł nastawiony na eksport, ciążący do Lipska jako do swego naturalnego ośrodka rozdzielczego i posługujący się Targami Lipskimi jako dogodnym instrumentem wymiany, tak samo mamy już na terenie Gdyni i jego zaplecza cały szereg pionierskich placówek branż., nastawionych na eksport zamorski, które współpracując z Targami Gdyńskimi będą miały ułatwioną możliwość nawiązywania stosunków handlowych z odbiorcą zamorskim, mającym w ten sposób uproszczoną kalkulację bez potrzeby ponoszenia dodatkowych kosztów penetracyjnych.

Wobec wzrastającej wciąż roli, jaką odgrywa port gdyński w międzynarodowym handlu zamorskim przy równoczesnej rozbudowie sieci bezpośrednich połączeń żeglugowych, z poszczególnymi krajami zaoceanicznymi, Targi Gdyńskie stanowią szczególnie podatny teren dla przedstawienia interesantom z krajów zamorskich, a w szczególności sferom gospodarczym spośród ludności polskiej zamieszkującej obszary emigracyjne, całokształtu produkcji polskiej, nastawionej na eksport, a zwłaszcza próbek i wzorów standardowych artykułów polskich ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb Polonii zagranicznej. Jako towary eksportowe, zwłaszcza przeznaczone do komsumcji dla Polonii amerykańskiej, wchodzą w rachubę: szynki i przetwory mięsne, konserwy, jarzyny i owoce, ogórki, grzyby suszone, kasze polskie, słodycze, wyroby wódczane, wyroby bednarskie, zioła lecznicze, wyroby przemysłu ludowego, pierze, puch, szaliki wełniane, szczecina, konfekcja robotnicza, materiały na krawaty (sztuczno - jedwabne), filce, książki, pocztówki, dewocjonalia, obrazy i druki folklorystyczne i inne.

Akcja popierania eksportu obejmuje oczywiście cały szereg pokrewnych dziedzin, ściśle z techniką eksportową związanych, jak np. kwestię znakowania towarów, opakowania itp. Znaczenie opakowania staje się coraz ważniejszym zwłaszcza w handlu zamorskim nie tylko dlatego, że odpowiednie opakowanie chroni towar od uszczerbku w czasie przewozu morskiego, zabezpiecza — o ile chodzi o artykuły żywnościowe — zdrowotność towaru, służy do jego propagowania na terenie zagranicznym i t. d., ale również z powodów kalkulacyjnych, ponieważ przez dobór najbardziej odpowiedniego opakowania z uwzględnieniem możliwości jak najdalej idącego wykorzystania przestrzeni ładunkowej na statkach, można oszczędzić znaczną część kosztów przewozu. I w tej dziedzinie będą Targi Gdyńskie mogły spełniać ważną funkcję nie tylko przez wystawianie najnowocześniejszych typów opakowań, lecz również przez zorganizowanie odpowiedniej służby informacyjnej.

W ten sposób rola, jaką Targi Gdyńskie mają odgrywać w naszym handlu zamorskim, łączy się ściśle z ogólnym kierunkiem naszej polityki gospodarczej, ujętej w programie morskim, który m. in. przewiduje stopniowe przekształcenie się miasta i portu gdyńskiego z portu jedynie przeładunkowego w silny ośrodek przemysłowo - handlowy o charakterze przetwórczo - rozdzielczym. W sprawie tej wypowiedział się p. Minister Przemysłu i Handlu w swym przemówieniu sejmowym

z 17 lutego rb. jak następuje: „Wytyczną dla programu gdyńskiego powinna być przede wszystkim praca nad uchwyceniem w swe ręce wszystkich procesów, związanych z transportem i handlem towarów kierowanych już dziś przez Gdynię, uszlachetnienia tego obrotu, oraz organiczne związanie życia gospodarczego portu z życiem zaplecza. Czynnikiem, który może zapewnić Gdyni dalszy rozwój, jest przede wszystkim stworzenie na jej terenie silnego handlu". Do tego dodał następujące uwagi: „Nasuwa się tutaj cały szereg dalszych zagadnień z zakresu wiązania dyspozycji handlowej z naszymi portami, do których w pierwszym rzędzie zaliczam problem dalszego rozwijania w Gdyni operacyj finansowania handlu morskiego, rozbudowy obrotu warrantowego oraz *Targów morskich*".

Istnieje poza tym cały szereg dziedzin gospodarczych, związanych z ewolucją miasta i portu gdyńskiego, w których Targi Gdyńskie będą mogły spełnić swoje zadania z pożytkiem dla życia gospodarczego Polski.

Należy wspomnieć o fakcie, że miasto Gdynia — jak i zresztą jego najbliższe zaplecze, znajdujące się obecnie dopiero w początkowej fazie swego rozwoju, stanowi bardzo pojemny rynek dla wszelkiego rodzaju towarów, które nie mogąc być nabyte na miejscu, muszą być sprowadzane z rozlicznych ośrodków dystrybucyjnych, położonych w głębi kraju. I tutaj mogą Targi Gdyńskie odgrywać poważną rolę jako łącznik między klientelą tutejszą a dostawcami w innych dzielnicach kraju, ułatwiając zawieranie transakcyj, na podstawie wystawionych na Targach prób i wzorów. Chodzi tu w szczególności o takie artykuły zaplecza, jak artykuły żywnościowe, przedmioty urządzenia domowego, środki komunikacyjne itp.

Następnie otwierają się tutaj szerokie możliwości zbytu dla wszelkiego rodzaju artykułów, potrzebnych w związku z postępem akcji uprzemysłowienia Gdyni i tworzenia w obrębie strefy wolnocłowej portu gdyńskiego przemysłu eksportowego i reeksportowego o charakterze uszlachetniającym, jak np. materiały budowlane i do budowy dróg, urządzenia warsztatów i fabryczne narzędzia i maszyny, motory, przybory biurowe i tp.

Wreszcie należy wspomnieć o tym, że ścisły związek jaki zachodzi między uprzemysłowieniem Gdyni a rozwojem naszej aktywności na morzu, wytwarza cały szereg nowych zapotrzebowań wymagających zaspakajania przez skoncentrowanie odpowiedniej podaży na miejscu. Wymienić tu należy m. in. artykuły, służące potrzebom rybołówstwa, budowy i naprawy statków, kutrów i łodzi, materiały opakowaniowe, przybory żeglarskie, instrumenty precyzyjne itp. Również w tej dziedzinie Targi Gdyńskie powołane są do odgrywania roli pośrednika między wytwórczością a sferami zainteresowanymi w tej nowopowstałej gałęzi handlu.

W razie zaś ukonstytuowania w przyszłości Targów Gdyńskich jako instytucji o charakterze międzynarodowym, będą Targi Gdyńskie stanowiły podatny teren do nawiązywania bezpośrednich stosunków handlowych z dostawcami zagranicznymi w zakresie importu całego szeregu artykułów, nie wyrabianych w kraju a potrzebnych do rozwoju całego regionu gdyńskiego.

Z przytoczonych powyżej momentów, wskazujących na specyficzną rolę Targów Gdyńskich w naszym życiu gospodarczym, wynika jasno, że nie można ich uważać za przedsiębiorstwo współzawodniczące z innymi imprezami targowymi w Polsce, lecz przeciwnie uzupełniają one znakomicie działalność innych imprez targowych na odcinku, należącym do bezpośredniej sfery interesów miasta i portu gdyńskiego, tj. w zakresie naszego handlu zamorskiego i dziedzin gospodarczych, bezpośrednio z nim związanych.

Na podstawie wywodów powyższych ująć można przyszłą rolę Targów Gdyńskch w następujących tezach:

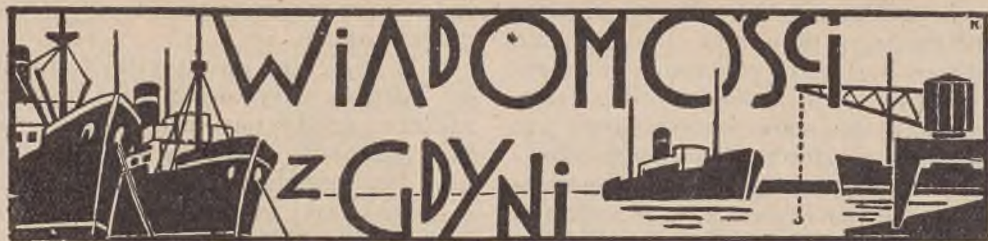
1) Instytucja ta pod względem strukturalnym spełniać ma ważną funkcję instrumentu wymiany towarowej w zakresie naszego eksportu i importu i reeksportu zamorskiego oraz w dziedzinie tranzytu przez Gdynię towarów, idących w kierunku rynków zamorskich lub stamtąd pochodzących.

2) Instytucja ta, pod względem koniunkturalnym (chodzi tu oczywiście o koniunkturę obliczoną na najdalszą metę) odgrywać będzie poważną rolę w dziedzinie rozwoju miasta i portu gdyńskiego, w szczególności w związku ze stopniowym urzeczywistnieniem projektu uprzemysłowienia Gdyni.

3) Działalnością Targów Gdyńskich objęte zostaną również i inne dziedziny naszej wymiany towarowej, bezpośrednio lub pośrednio z wyżej wspomnianymi zasadczymi działami związane, o ile to będzie odpowiadało aktualnym potrzebom naszego życia gospodarczego. Trudno byłoby oczywiście w chwili obecnej wyrokować, o jakie specjalne działy będzie tu chodziło.

Jako końcowy wniosek należy stwierdzić, że Targi Gdyńskie obok mającej powstać stałej Wystawy Prób i Wzorów eksportowych oraz rozszerzonej i usprawnionej służby informacyjnej stanowić będą organiczną część składową całego aparatu, służącego interesom naszej ekspansji zamorskiej za pośrednictwem Gdyni.

Dr Jerzy Adamkiewicz



POSIEDZENIE PREZYDIUM IZBY

W dniu 28 maja odbyło się pod przewodnictwem Prezesa Izby p. Stanisława Tora posiedzenie Prezydium Izby.

Prezydium omówiło obszernie kształtowanie się w chwili obecnej sytuacji w zakresie polityki cen i doszło do wniosku, że na razie nie zachodzi potrzeba powoływania przy Izbie specjalnej komisji badania cen, jak to pierwotnie zamierzano.

W dalszym ciągu posiedzenia Prezydium dokonało wyboru przedstawicieli Izby do Rady Handlu Zagranicznego w osobach dotychczasowych delegatów — wice-prezesów Izby dr-a Konrada Kasperowicza i inż. Władysława Rawicza-Szczerbo oraz załatwiło szereg spraw bieżących.

MIĘDZYMINISTERIALNA KOMISJA DLA SPRAW EKSPORTOWYCH W GDYNI.

W dniach 28 i 29 maja urzędowała w Gdyni w lokalu naszej Izby Międzyministerialna Komisja dla Spraw Eksportowych, powołana ostatnio przez Pana Ministra Przemysłu i Handlu pod przewodnictwem Dyrektora Instytutu Eksportowego p. Mariana Turskiego. W skład komisji wchodzą przedstawiciele Ministerstwa Przemysłu i Handlu, Ministerstwa Komunikacji, Ministerstwa Rolnictwa i Reform Rolnych, Państwowego Instytutu Eksportowego oraz przedstawiciel Związku Izb Przemysłowo-Handlowych, ponadto w pracach komisji brali udział Naczelnik Wydziału Przemysłowego Pomorskiego Urzędu Wojewódzkiego w Toruniu p. Barciszewski oraz przedstawiciel Urzędu Celnego w Gdyni.

Izbę naszą podczas konferencji Międzyministerialnej Komisji z eksporterami okręgu Izbowego reprezentował wice-prezes Izby Dr K. Kasperowicz oraz wice-dyrektor Izby p. J. Kawczyński.

Komisja Międzyministerialna dla Spraw Eksportowych ma na celu zaznajomienie się w sposób możliwie wyczerpujący z dezyderatami firm Okręgu Izby w zakresie Eksportu.

Izba nasza po otrzymaniu zawiadomienia o terminie przybycia Komisji Międzyministerialnej do Gdyni rozesłała odnośne zawiadomienia do blisko 100 firm, trudniących się eksportem oraz do organizacyj branżowych. Firmy eksportowe oraz organizacje branżowe, w szczególności zaś związki maklerów, ekspedytorów i armatorów ze swej strony delegowały do Gdyni swych przedstawicieli, którzy bądź indywidualnie, bądź też grupowo zaznajomili Komisję ze swymi dezyderatami. Spodziewać się należy, że w wyniku konferencyj wydany zostanie szereg zarządzeń, ułatwiających działalność eksportową.

POSIEDZENIE REGIONALNEGO KOMITETU PRZYWOZOWEGO PRZY IZBIE.

W dniu 11 maja br. odbyło się pod przewodnictwem Wicedyrektora Izby p. Marcina Cieślińskiego posiedzenie Regionalnego Komitetu Przywozowego przy izbie Przemysłowo - Handlowej w Gdyni.

Podzielone zostały kontyngenty na następujące artykuły:
Rodzynki z Cypru,
orzechy ziemne z Indyj Holenderskich,
śruta sojowa z Danii,
masło kakaowe dla przemysłu z Holandii,
tkaniny bawełniane z Czechosłowacji,
kalafonia z Portugalii i U. S. A.,
jelita solone z Czechosłowacji, Danii, Austrii, Finlandii i Kanady,
pieprz z Indyj Holenderskich.
sardynki z Portugalii,
trawa morska z Kolonij Francuskich,
wełna prana i odpadki czesankowe z Australii,
przędza bawełniana z Anglii,
pieprz i ziele angielskie z Jamajki.
paciorki ze szkła i drewna z Czechosłowacji,
cynamon z Indyj Holenderskich,
masło kakaowe dla handlu z Holandii,
biżuteria jabłonecka z Czechosłowacji,
materiały koszykarskie,
herbata z Ceylonu,
kawa z Kolonij Angielskich.

DZIAŁALNOŚĆ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W KWIETNIU.

Kwiecień bieżącego roku był niewątpliwie okresem „nieciągłości“ w postaci wyraźnego skoku wzwyż przewozów miesięcznych statków polskiej floty handlowej. Szczególnie dobitnie występuje ten skok z porównania z odpowiednimi miesiącami lat poprzednich. Tak, przewieziono w kwietniu lat:

1934 — 58.265 ton ładunków
1935 — 70.607 ton ładunków
1936 — 87.581 ton oraz 1.686 loads i 475 std. drzewa
1937 — 123.058 ton ładunków.

Mamy więc przed sobą nie tylko przyrost przewozów w liczbach bezwzględnych — coraz

większy, lecz i zwiększenie przyrostu względnego, to znaczy wyraźny akcent przyrostu przyśpieszonego. Ponieważ w poprzednich miesiącach br. zjawisko to tak wyraźnie nie występowało, uważać można ten miesiąc — centralny miesiąc wiosny, — za właściwy miesiąc „podrywania się“ naszej marynarki handlowej ku nowym, wyższym i szerszym szczeblom pracy na morzu.

Powyższe liczby dla kwietnia rb., jak zresztą i dla lat poprzednich nie obejmują części przewozów towarzystwa Gdynia — Ameryka L. Ż., pomiędzy Kopenhagą a Ameryką Północną, jak również nie uwzględniają przewozów na linii palestyńskiej tego towarzystwa.

Z ogólnej ilości przewozów na ładunki eksportowe przypadło 89.938 t. (IV 1936: 65.947 t. i wyżej wymienione partie drzewa), na ładunki importowe 29.058 t. (IV 1936: 20.768 t.), między portami zagranicy i w tranzycie morskim 4.062 t. (IV 1936: 866 t.)

Statki Żeglugi Polskiej S. A. przewiozły w kwietniu 65.153 ton towarów (IV 1936: 44.113 t.), w tym w wywozie 38.084 t., w przywozie 23.007 t. i między portami obcymi i w tranzycie morskim 4.062 t.

Linie Żeglugi Polskiej przewiozły 32.291 t. towarów (IV 1936: 20.551 t. (w tym w wywozie 18.671 t. (IV 1936: 11.898 t.), w przywozie 11.633 t. (IV 1936: 7.787 t.), między portami obcymi 1.070 t. i w tranzycie morskim 917 t. (IV 1936: w tranzycie 866 t.)

Powyższe liczby nie obejmują przewozów „Wisły“, które jako przewozy trampu, pracującego na linii kombinowanej ze statkami innego towarzystwa, wliczone zostały do przewozów trampów.

Trampy Żeglugi Polskiej przewiozły ogółem 32.862 ton ładunków, wobec 23.562 ton w kwietniu ub. roku. Wywieziono 19.413 t., w tym na „Wiśle“ 3.495 t. (IV 1936: 15.765 t.), oraz wyżej wymienione partie drzewa; zaznaczyć należy, że poza „Wisłą“ cały eksport składał się z węgla, lecz na „Wiśle“ asortyment towarów swą rozmaitością był już typowy dla statku liniowego: wywieziono bowiem 1.774 t. żelaza, 610 t. węgla, 371 t. drzewa, 273 t. dykty, 182 karbidu, 139 t. rur, 67 t. cynku i 79 t. drobnicy. Przywieziono 11.374 t. (była to kostka granitowa ze Szwecji), wobec 7.797 t. przywiezionych w kwietniu ub. roku. Wreszcie między portami zagranicy przewieziono 2.075 ton koksu (w kwietniu ub. r. takich przewozów nie było).

Statki Polsko - Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego (Polbrytu) przewiozły 9.904 t. towarów i 90 koni wobec 10.080 t. i 47 koni przewiezionych w kwietniu 1936 roku. Wysokość przewozów pozostała niemal bez zmiany. Przewozy Polbrytu, obejmujące głównie wartościową drobnicę, wzrastają bardzo powoli i lekka zniżka kwietniowa wynika raczej z przypadkowego porównania z miesiącem, który w roku ubiegłym był miesiącem wyjątkowego skoku wzwyż, gdyż w kwietniu 1935 roku przewieziono tylko 6.599 t. towarów.

Wywiozły statki Polbrytu 6.073 t. towarów (IV 1936: 6.293 t.), przywiozły 3.831 t. (IV 1936: 3.787 t.) Przewieziono na obu liniach angielskich eksportowych towarów 6.039 t., importowych 3.711 t. Na linii Gdynia — Havre, służącej dla przewozu emigrantów, przewieziono 34 t. towarów eksportowych i 1.200 t. importowych.

Na linii londyńskiej przewieziono w kierunku wyjściowym z portów polskich 2.834 t. towarów, w tym z Gdyni 2.473 t., z Gdańska 361 t. Przywieziono z Londynu 2.021 t. towarów, w tym do Gdyni 1.727 t. i 294 t. do Gdańska.

W kierunku Hull wywieziono 3.205 t. i 90 koni, w tym z Gdyni 1.614 t. i wszystkie konie, z Gdańska 1.591 t. towarów. Z Hull przywieziono 1.690 t. towarów, w tym do Gdyni 1.344 t. i do Gdańska 346 t.

Statki towarzystwa Gdynia—Ameryka Linie Żeglugowe S. A. przewiozły ogółem 1.612 pasażerów i 5.361 t. towarów wobec 801 pasażerów i 3.164 ton towarów, przewiezionych w kwietniu ub. roku. Tak znaczny wzrost przewozów tłumaczy się w pierwszym rzędzie tym, że na linii północno-amerykańskiej towarzystwa w kwietniu ub. roku nie było ani jednego statku. Cały więc ruch na linii północno-amerykańskiej przypada jako czysta nadwyżka dla kwietnia b. roku. Ogółem w ruchu wyjściowym wypadło w kwietniu br. 1.210 pasażerów i 3.141 t. towarów, wobec 745 pas. i 1.767 t. towarów, na wejściu zaś — 402 pas. i 2.220 t. towarów wobec 66 pas. i 1.397 t. tow. w kwietniu ub. roku. Zeszłoroczne liczby oznaczają jeden przyjazd i jeden odjazd na południowo-amerykańskiej linii, na tegoroczne składają się: 411 pas. i 1.684 t. towarów na wyjściu do Ameryki Północnej i 799 pas. oraz 1.457 t. towarów do Ameryki Południowej, na wejściu zaś 281 pas. i 1.016 t. towarów z Ameryki Północnej i 121 pas. i 1.204 t. towarów z Południowej

Statki Polsko-Skandynawskiego Towarzystwa Okrętowego (Polskarob) wykazały jak i przed miesiącem znów olbrzymi wzrost przewozów w porównaniu z kwietniem ub. roku. Odbyto podróży 15 (IV 1936: 11 podróży i przewieziono 42.640 t. węgla eksportowego, wobec 30.224 t. w kwietniu ub. roku.

Różnicę in plus potęguje ta okoliczność, że przewozy odbywały się na dalsze odległości: Do Szwecji wywieziono 16.235 t. (IV 1936: 21.207,5 t.), do Norwegii 9.206 t. (IV 1936: 5.854 ton), do Belgii 11.605 t. (3.162,5 t.), do Holandii 5.594 t. (0 t.) Węgiel wywieziono do portów: Antwerpii (4-krotnie), Gävle (2-krotnie), Rotterdamu (2-krotnie), Göteborg, Oxelösund, Slite, Stavanger, Stockholm, Oslo, Slemmestad.

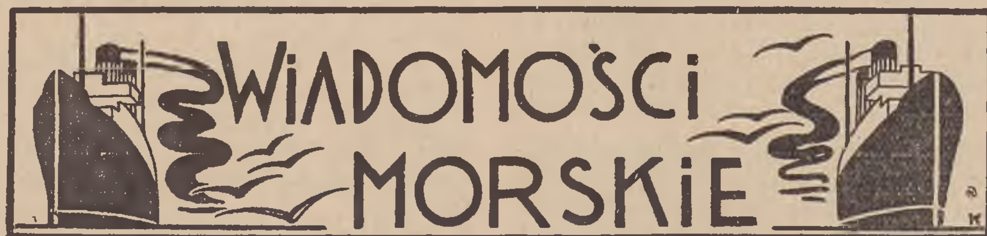
PRACA URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH PORTU GDYŃSKIEGO.

W kwietniu br. urządzenia przeładunkowe portu przepracowały godzin 18.461 minut 20 z zużyciem prądu 110590 kWh, przeładowując 267093 t. towarów masowych i drobnicowych.

Procentowe wykorzystanie urządzeń przeładunkowych wynosi za miesiąc sprawozdawczy:

w roku bieżącym 156%
w roku ubiegłym 100%
przyrost wynosi zatem 56%.

Największe natężenie pracy przypadło na zasobnik do przeładunku rud oraz na dźwigi przeładunku złomu i rudy.



BRYTYJSKIE STAWKI FRACHTOWE W KWIETNIU.

Izba Żeglugowa Zjednoczonego Królestwa ogłasza dane statystyki frachtowej za miesiąc kwiecień, z której wynika, że frachty nadal zwyżkują, i to: o 4,59 procent w stosunku do poprzedniego miesiąca, oraz wzrosły o 71,36% względem kwietnia 1936 roku.

Tłumaczy się to jednak szerokością diapazonu brytyjskiego trampingu, który średnią, otrzymaną z rozmaitych rynków frachtowych pokrywa dość znaczny spadek frachtów w grupie żeglugi europejskiej. Na wodach bowiem europejskich wskaźnik frachtowy za kwiecień jest o 9,85 procent niższy niż za marzec, za to wszystkie inne grupy wykazują wzrost wskaźnika, a mianowicie:

Grupa Czerwonego Morza, Arabii i Indii	o 19,64%
Grupa z Australii do Anglii	o 19,40%
Grupa Argentyny i Urugwaju	o 23,79%
Grupa Stanów Zjednoczonych	o 6,23%
Grupa Kanady	o 8,34%
Stawki time charter	o 19,77%

i równocześnie stawki time charter zwyżkowały najwięcej ze wszystkich grup względem kwietnia poprzedniego, bo aż o 196,79%.

Oto tablica wskaźników frachtowych od 1934 roku, w porównaniu ze stawkami standardowymi z lat 1913, 1920 i 1929:

	1913=100	1920=100	1929=100
rok 1934	80.60	18.86	75.83
rok 1935	81.07	18.97	76.28
rok 1936	96.50	22.58	90.79
lipiec 1936	88.42	20.69	83.19
sierpień 1936	93.85	21.96	88.30
wrzesień 1936	103.76	24.28	97.63
październik 1936	110.73	25.91	104.18
listopad 1936	111.41	26.07	104.82
grudzień 1936	135.51	31.71	127.50
styczeń 1937	139.49	32.64	131.24
luty 1937	139.15	32.56	130.92
marzec 1937	140.60	32.90	132.29
kwiecień 1937	147.05	34.41	138.36

DALSZA ZWYŻKA KOSZTÓW BUDOWY OKRĘTÓW W ANGLII.

Dotychczas obowiązujący rabat 5 sh. od tony stali walcowanej zostanie prawdopodobnie na mocy rokowań British Iron and Steel Federation z przedstawicielami stoczni angielskich wkrótce skreślony. Oznaczałoby to przy budowie 9000 tonowca podniesienie ceny materiału stalowego o Ł 600.

TRUDNA SYTUACJA ŻEGLUGI FRANCUSKIEJ.

Na posiedzeniu związku kapitanów okrętowych dobrze znany i wpływowy prezes centralnego komitetu armatorów francuskich Georges Philippar omówił obecną trudną sytuację finansową żeglugi francuskiej. Znana ustawa posła Tasso o subwencjach dla żeglugi w dużej mierze spaliła na panewce. Istotnie, szacowano ogólną kwotę subwencji na 1.200.000 funtów, jednakże wskutek spadku wpływów z ceł (od których pewna stawka procentowa miała zapewnić wypłatę armatorom subwencji), oraz dewaluacji franka, zmniejszyła się wysokość subwencji o połowę. Prócz tego zapadło latem ubiegłego roku postanowienie nowej umowy zbiorowej pomiędzy pracodawcami i pracobiorcami, co żeglugę obciążyło w wysokości 50 mil. franków. Przewidziano ustawową rekompensatę z tego tytułu, lecz znowuż wysunięto postulat 40-godzinnego tygodnia pracy, wskutek czego koszty operacyjne armatorów francuskich w porównaniu z zagranicą miałyby już być wyższe o całych 62%. Wobec niemożliwości dla armatorów na drodze normalnej równoważenia w tych warunkach swego budżetu, prezes armatorów Philippar uważa za konieczne uzyskanie nowej subwencji dla żeglugi morskiej Francji.

Dziwnie brzmi ten głos w okresie największego ożywienia w żegludze światowej. Fakt jednak pozostaje faktem, że podczas gdy angielska żegluga otrzymała całą przyznaną jej

subwencję, francuska nie dostała połowy swej znacznie mniejszej subwencji i pracuje wciąż w odmiennych, chociażby w porównaniu z tąż Anglią, warunkach ustawodawstwa socjalnego, dotyczącego pracy na morzu.

RUCH STATKÓW W PORTACH PALESTYNY W ROKU 1936.

Do wszystkich trzech portów Palestyny (Jaffy, Haify i Tel-Aviv) weszło w roku 1936 tonażu okrętowego 5.007.000 ton rej. netto, wobec 5.526.000 t. w roku 1935, wyszło 4.786.000 t. wobec 5.502.000 t. w roku poprzednim. Towaru przeładowano w Haifie: w wywozie 164.029 t. wobec 138.000 t. w roku poprzednim, w przywozie 756.723 t. wobec 787.307 t. w roku poprzednim.

2 LINIOWCE DLA RUMUNII BUDUJĄ SIĘ W KOPENHADZE.

Rząd Rumunii zamówił na stoczni Burmeister & Wain w Kopenhadze dwa motorowce dla linii Constanca-Alexandria. Pierwszy z tych statków ma być oddany do Gdyni już w grudniu br. Będą to statki pasażersko-towarowe, zaopatrzone również w chłodzone ładownie. Pojemność brutto każdego ze statków 7.000 ton, szybkość 18 węzłów.

Statki będą miały pomieszczenie na 85 pasażerów I klasy, 110 pasażerów II klasy i 275 pasażerów III kl. każdy. Dotąd rząd rumuński utrzymywał na tej linii ruch przy pomocy tonażu mniejszego i już mocno przestarzałego.

ZAKRES DZIAŁANIA „KRAFT DURCH FREUDE“ NA MORZU ROZSZERZA SIĘ.

W Niemczech zakres akcji organizacji narodowo-socjalistycznej „Kraft durch Freude“ rozszerza się w zakresie wycieczek morskich. W początkach maja w obecności Adolfa Hitlera spuszczono w Hamburgu na wodę pierwszy specjalnie dla tych wycieczek zbudowany statek — „Wilhelm Gustloff“. Jak już podawaliśmy, statek ten obliczony jest na względnie niedużą szybkość, 15,5 węzła, celem oszczędzenia na paliwie i obsłudze maszynowej. Statek jest o pojemn. 25 tys. ton brutto i będzie miał pomieszczenie dla przeszło 1400 pasażerów, w 248 dwuosobowych i 241 czteroosobowych kabinach.

W tymże dniu spuszczenia na wodę nowego statku wyruszyła razem na sześciu statkach (3 Norddeutscher Lloyd, 2 Hamburg — Amerika-Linie i 1 Hamburg-Süd) zbiorowa wycieczka urlopowiczów organizacji „Kraft durch Freude“ na norweskie fiordy i do Bergen, w ilości z górą 5 tysięcy osób.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

ODMRAŻANIE WIERZYTELNOŚCI NIEHANDLOWYCH W NIEMCZECH.

Do Polskiego Instytutu Rozrachunkowego zwraca się szereg osób w sprawie odmrażania wierzytelności i należności nie pochodzących z transakcyj handlowych. Celem wyjaśnienia tej sprawy P. I. R. podaje do wiadomości co następuje:

1. P. I. R. nie zajmuje się odmrażaniem tych wierzytelności; sprawy związane z tymi wierzytelnościami regulują następujące umowy i układy:

a) Układ waloryzacyjny z dnia 5 VII 1928 r. (Dz. U. R. P. z r. 1931, Nr 19, poz. 106),

b) układ o Kasach Oszczędności z dnia 14 XII 1928 r. (Dz. U. R. P. z r. 1931, Nr 19, poz. 108),

c) Układ o uregulowaniu stosunków prawnych Niemieckiego Zakładu dla listów zastawnych w Poznaniu z dnia 14 XII 1928 r. (Dz. U. R. P. z r. 1931, Nr 19, poz. 110),

d) Protokół Warszawski z dnia 28 XI 31 r.,

e) układ o wykupie obligacyj Zachodnio-Pruskich z dnia 10 XI 1934 r. (Dz. U. R. P. z r. 1937, Nr 1, poz. 1),

f) Porozumienie Polsko - Niemieckie z dn. 17 X 1936 r. w sprawie uregulowania stosunków prawnych waloryzacyjnych (Dz. U. R. P. z r. 1937, Nr 1, poz. 3; wyjaśnienie w Monitorze Polskim, Nr 38, z r. 1937).

2. Rozrachunek przeprowadza Komisja Mieszana, składająca się z Oddziałów Polskiego i Niemieckiego. Biuro Polskiego Oddz. Polsko-Niemieckiej Komisji dla Rozrachunków waloryzacyjnych mieści się w Poznaniu, ulica 27 Grudnia 8 — Biuro Niemieckiego Oddziału Niemiecko - Polskiej Komisji dla Rozrachunków waloryzacyjnych — w Berlinie W. 8, Markgrafenstrasse 38.

Do przyjmowania sum przeznaczonych do rozrachunku wyznaczono Komunalny Bank Kredytowy w Poznaniu, ulica 27 Grudnia 8 a w Rzeszy Niemieckiej — Preussische Staatsbank (Seehandlung), Berlin W. 8, Markgrafenstrasse 38.

W sprawach, związanych z wierzytelnościami, objętymi wyżej podanymi układami i porozumieniami, należy zwracać się do Komisji Mieszanej.

PROJEKTY OGRANICZENIA PRZYWOZU JAJ DO WIELKIEJ BRYTANII.

Związki hodowców drobiu w Anglii, Walii, Szkocji i północnej Irlandii złożyły wspólnie petycję w sprawie podwyższenia cła na importowane jaja. Duties Advisory Committee

zdecydował się rozpatrzyć szczegółowo sposób i możność przyjścia z pomocą hodowcom.

Należy dodać, że giełda jajczarska powzięła uchwałę założenia protestu przeciwko jakiemukolwiek podwyższeniu cła. Wyników tej interwencji nie można przewidzieć, gdyż stanowisko zajęte przez hodowców drobiu, zarówno mięsnego jak i dla produkcji jaj, opiera się w pierwszym rzędzie na motywach zwiększającej się drożyzny paszy, szacunkowo zaś powyżej 90% wszelkiego drobiu karmione jest paszą importowaną, która podlega cłu w wys. 10% ad valorem.

Sprawa cła na importowane pasze jest inaczej oceniana przez okręgi konsumcyjne, j. np. południową Anglię i całą część zacohdniej, aniżeli północno - zachodnia część Anglii oraz całą Szkocję wzgl. część północnej Irlandii. Te pierwsze wymienione okręgi domagają się zniesienia cła na pasze, a reszta uważa natomiast istniejące cło na pasze za zbyt małe, widząc jedyny ratunek w podniesieniu cła na import jaj oraz na import drobiu bitego do 6 d. za 1 lb.

Brytyjskie resorty rządowe rozpatrują rok ubiegły jako wyjątkowo anormalny, gdyż rynek angielski pochłonął te wszystkie ilości jaj do jesieni roku ubiegłego z kontynentu europejskiego, które miały iść częściowo na konsumcję do niektórych krajów europejskich, a przede wszystkim do Hiszpanii. Również dwa ostatnie miesiące w roku ubiegłym dały wyjątkowo duży przypływ jaj z Urugwaju; ten ostatni kraj zwykł skierowywać swój eksport jaj mniej więcej w 85% do Hiszpanii, a w 15% na rynek angielski, a tylko ca 20% poszło do Hiszpanii, głównie przez Francję, a w mniejszej mierze przez Londyn.

Zasadniczo rząd jest zdecydowany przyjść z pomocą producentom drobiu wzgl. jaj, lecz nie uważa obecnej chwili za odpowiednią do podwyższania ceł, a z drugiej strony rząd nie wierzy w to, aby cło mogło zmniejszyć import, jeśli rynek angielski okaże się albo najlepszym albo nawet jedynym dla spieniężenia eksportu przez zainteresowane kraje eksportujące.

Poważnie rozważany jest raczej projekt wprowadzenia kontyngentów na jaja.

UTRUDNIENIA IMPORTU JAJ I DROBIU DO PALESTYNY.

Ukazało się zarządzenie Wysokiego Komisarza, zmieniające dotychczasowy system importowy na jaja oraz drób żywy i bity. Zgodnie z powyższym zarządzeniem stawka na jaja, wynosząca dotąd 0,20 milsów od sztuki (dawniej poz. 100, obecnie poz. 108), zostaje zróżniczkowana, przy czym dotychczasowa stawka utrzymana zostaje jedynie w okresie od 1 lipca do 31 stycznia, zaś w okresie od 1 lutego do 30 czerwca obowiązywać będzie stawka prohibicyjna w wysokości 1 milsa od szt.

W zakresie drobiu żywego i bitego, którego przywóz był dotychczas bezcłowy, ustanowiona zostaje w taryfie celnej nowa pozycja 252 A (poultry, live and dressed) ze stawką 25 milsów od sztuki.

Powyższe zarządzenie, mające na celu ochronę rozwijającej się w szybkim tempie krajowej produkcji jaj stanowić będzie poważne ograniczenie, zwłaszcza dla przywozu z Egiptu oraz Iraku, jak również mniejszych importerów, w ich rzędzie także Polski (w 1934 r. 398.000 sztuk, w 1935 r. — 1.437 000 szt.), nie stanowiąc natomiast ograniczenia dla przywozu głównego importera — Syrii, z której przywóz, na mocy obowiązującego traktatu handlowego, jest bezcłowy.

W zakresie drobiu natomiast, w którego imporcie Syria zajmowała czołowe stanowisko, wprowadzony został tymczasowy (do odwołania) zakaz przywozu z Syrii.

Dla zobrazowania importu jaj do Palestyny w poszczególnych miesiącach, przytoczymy następujące zestawienie, z którego wynika, że prawie połowa tego przywozu odbywała się w ciągu 5 miesięcy, w których obowiązywać będzie cło podwyższone:

(W tysiącach sztuk)

	1936	1936	Nowe stawki
styczeń	7.261	7.681	0,2 Mils
luty	6.181	6.224	
marzec	6.180	4.392	
kwiecień	6.555	7.665	1 „
maj	7.766	6.643	
czerwiec	9.557	4.452	
lipiec—grudzień	48.147	58.867	0,2 „

JAKIE ŚWIADECTWA POCHODZENIA MOGĄ BYĆ HONOROWANE PRZEZ URZĘDY CELNE DLA ZASTOSOWANIA CŁA KONWENCYJNEGO ANGIELSKIEGO.

Zwracamy uwagę importerom towarów kolonialnych i owoców południowych, że Ministerstwo Skarbu przypomniało urzędom celnym okólnikiem z dnia 19 maja br. (L. D. IV 8587/3/37 — Dz. Urz. Min. Skarbu Nr 14/37), iż cła konwencyjne ustanowione umową handlową polsko - angielską z dnia 27 lutego 1935 r. mogą być stosowane pod warunkiem przedstawienia przy odprawie celnej należycie wystawionego świadectwa pochodzenia towaru.

W SPRAWIE PODZIAŁÓW KONTYNGENTÓW WYWOZOWYCH.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu ustaliło następujący tryb postępowania przy podziale kontyngentów wywozowych:

1. zasady podziału kontyngentów eksportowych dla poszczególnych towarów i w razie potrzeby dla poszczególnych rynków zbytu opiniować będzie Rada Handlu Zagranicznego — zanim zasady te zostaną zgłoszone do zatwierdzenia przez Min. Przemysłu i Handlu;

2. jeśli eksport danego towaru objęty jest działalnością organizacji branżowej wówczas projekty zasad podziału zgłaszać będą do opinii Rady Handlu Zagranicznego zainteresowane organizacje branżowe;

3. rozdzielniki kontyngentów pomiędzy poszczególne firmy sporządzane na podstawie obowiązujących zasad będą zatwierdzane przez Państwowy Instytut Eksportowy.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu zastrzegło sobie możność ustalenia innego trybu postępowania przy podziale niektórych kontyngentów wywozowych.

Jednocześnie Ministerstwo Przemysłu i Handlu ustaliło ogólne warunki jakim powinny odpowiadać firmy ubiegające się o przydziały z kontyngentów wywozowych.

Warunki te są dwojakie: minimalne i preferujące.

Jako kryteria minimalne zostało ustalone, że eksporter powinien legitymować się świadectwem przemysłowym przynajmniej III kat. handlowej względnie V kategorii przemysłowej, posiadać kwalifikacje fachowe i finansowe oraz prowadzić księgi handlowe.

Jako kryteria preferujące (które zresztą szczegółowo w odniesieniu do poszczególnych towarów ma opracować Rada Handlu Zagranicznego) zostały przyjęte następujące: eksport na rynki wolnodewizowe, eksport pionierski, dobra sprzedaż towaru (wysokie ceny), wykorzystywanie przyznanych do wywozu kontyngentów, wykorzystanie możliwości eksport., zakup towaru wg pożądanych metod, wywóz towarów najbardziej przetworzonych, i jakościowo najlepszych, wywóz towarów o najwyższej zawartości polskiego surowca, solidność kupiecka, własny aparat sprzedaży za granicą, zracjonalizowanie i zmodernizowanie urządzeń przetwórczych i pomieszczeń, spółdzielczy charakter firmy i t. p.

INFORMACJE EKSPORTOWE.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu zleciło Państwowemu Instytutowi Eksportowemu — na zasadzie wyłączności — obowiązek informowania zainteresowanych (tj. samorządu gospodarczego, związków branżowych jak również w miarę potrzeby poszczególnych eksporterów) o przyznanych Polsce przez państwa obce kontyngentach wywozowych.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ PIE. W OKRESIE OD 7 DO 17 MAJA 1937 R.

BUŁGARIA. W dzienniku urzędowym z dnia 4 V br. ogłoszono zmiany w bułgarskiej taryfie celnej wywozowej odnośnie zwierząt żywych, dębowych podkładów, szczeciny, kości suszonych, odpadków od skór surowych oraz odpadków metalowych. W taryfie celnej przywozowej zróżniczkowano poz. 152, obejmującą oleje mineralne: podwyższono cło na: preparaty do smarowania osi, maszyn itp. z 30 na 50 lew od 100 kg, kwas winny z 200 na 260 lew od 400 kg — karbid z 15 na 17 lew; zmieniono poz. 255 p. c. — wyroby z włosia zwierzęcego, przez dodanie pozycji na szczoteczki do zębów (700 lew od 100 kg); zróżniczkowano poz. 250, obejmującą ziemie i materiały; obniżono cło na kamienie ogniotrwałe z 20 na 1.50 lew. od 100 kg. Dokonano poza tym różnych zmian w stawkach celnych odnośnie, niektórych wyrobów tekstylnych

CHINY. Przy wywozie z Polski do Chin wymagana jest faktura konsularna, o ile suma faktury przekracza 350 złotych.

FINLANDIA. Podwyżce z 0.05 na 0.15 marek fin. uległo cło zasadnicze na paszę. Nie jest jeszcze pewnym, czy rząd zrobi użytek z przysługującego mu prawa czterokrotnego podwyższenia tego cła podstawowego.

FRANCJA. Według dekr. ogłoszonego w Journal Officiel z 1/2 V br zwolnione będą od opłaty kontyngentowej wszelkie gatunki węgla kamiennego, przeznaczonego dla koksowni.

HOLANDIA. Z dniem 1 bm. przedłużony został okres skontyngentowania wwozu następujących towarów do Holandii:

Chlorek, gaz i ług chlorowy — ustaw. przydział kontyngentu: 60% wagi nt., okres bazowy: 1935, bieżący okres kontyng.: 1 V 37 — 1 I 38.

Przędza i szmatki konopne — ustaw. przydział kont.: 40% wagi br., okr. bazowy: 1931/32/33, bież. okres kontyng.: 1 V 37 — 1 V 38.

Żarówki elektryczne — ustaw. przydział kontyngent.: 50% sztuk, okres bazowy: 1930/31, bież. okres kontyng.: 1 V 37 — 1 V 38.

Ścierki — ustaw. przydział kontyng.: 80% wagi br., okres bazowy: 1934/35, bież. okres kontyng.: 1 V 37 — 1 XI 37.

Konie — ustaw. przydział kontyng.: 100% szt., okres bazowy: 1931/32/33, bież. okres kontyng.: 1 V 37— 1 XI 37.

Konie rzeźne — ustaw. przydział kontyng.: 20% sztuk, okres bazowy: 1931/32, bież. okres kontyng.: 1 V 37 — 1 XI 37.

Obuwie skórzane — ust. przydział kontyng.: 100% par, okres baz.: 1934, bież. okres kontyng.: 1 V 37 — 1 XI 37.

Obuwie gumowe — ust. przydz. kontyng.: 35% par, okres bazowy: 1934, bież okres kontyng.: 1 V 37— 1 XI 37.

Obuwie inne — ustaw. przydz. kontyngent.: 70% par, okres bazowy: 1934, bież. okres kontyng.: 1 V 37— 1 XI 37.

Superfosfat — ustaw. przydział kontyng.: 60% wagi, okres bazowy: 1935/36, bież. okres kontyng.: 1 V 37 — 1 V 38.

Chusteczki — ust. przydział kontyngentu: 50% wagi, okres bazowy: 1930/31, bież. okres kontyng.: 1 V 37 — 1 V 38.

W porównaniu z poprzednim okresem warunki kontyngentowania powyższych artykułów pozostają bez zmian.

INDOCHINY. Obniżone zostały cła m. in. na pewne artykuły kolonialne, na oleje ziemne i płynne materiały pędne.

JAPONIA. Według informacyj prasowych dotychczasowy system kontroli przywozu ma być całkowicie zmieniony. Projektuje się powołanie do życia specjalnego organu, który będzie prowadzić bezpośrednio kontrolę i regulację importu. Zarządzenia te są planowane ze względu na znaczny wzrost przywozu zagranicznego do Japonii.

NIEMCY. Dokonano z ważnością od 13 V br. następującej zmiany celnej: poz. 98 — kauczuk, gutaperka i balata, surowa lub czyszczona — 125 RM od 100 kg.

Surogaty i odpadki kauczuku, gutaperki i balaty — bez cła.

STANY ZJEDNOCZONE A. P. Paczki pocztowe z towarami o wartości do 1 dolara dopuszczone będą bez cła, o ile nie są przeznaczone na cele handlowe i o ile towary w nich zawarte nie podlegają podatkowi wewnętrznemu.

Zniesione zostało, z ważnością wstecz, od 16 III br cło wyrównawcze na polskie żyto.

TURCJA. Dekretem z dn. 30 III zostało szkło lampowe włączone na listę „kl" (przywóz dozwolony bez ograniczeń kontyngentowych z krajów clearingowych), jak również niektórych gatunków papieru.

WĘGRY. Z końcem kwietnia br. ogłoszono szereg komentarzy i uwag do poszczególnych pozycyj taryfy celnej, co w wyniku dało częściowe podwyższenie cła.

WIELKA BRYTANIA. Planowane jest podwyższenie stawek celnych na konwie do mleka i jaja w skorupkach.

WŁOSKIE POSIADŁOŚCI. Od dłuższego czasu rozważana jest sprawa nowego ustawodawstwa celnego dla włoskiej Afryki Wschodniej. Z praktyki okazało się, że przy obecnym systemie celnym, przy którym towary włoskie przy imporcie do Erytrei, Abisynii i Somali obciążone są takim samym cłem, co towary innych państw, sytuacja dla importu włoskiego jest utrudniona z powodu konkurencji obcej. Projektowana reforma celna pójdzie w tym kierunku, by stworzyć jedną wspólną dla 3 kolonij taryfę celną, zawierają dwie kolumny: stawki preferencyjne dla towarów włoskich oraz generalne dla towarów obcych. Pod uwagę brana jest ewentualność stworzenia trzech kolumn: preferencyjnej, generalnej i pośredniej dla państw uprzywilejowanych.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Bliższe informacje w poniższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

Tyki. Firma agenturowa w Palestynie nawiąże kontakt handlowy z firmami, mogącymi dostarczać tyki do podpierania drzew. P/12730/22/Kw.

Różne. F-ma w Bombaju nawiąże kontakt z eksporterami wyr. włókienniczych i metal. E/12708/22/Kw.

Wyroby szklane. Poważna firma brazylijska poszukuje przedstawicielstwa firm polskich w zakresie wszelkich wyrobów ze szkła. P/11823/3F/TC.

Piłki gumowe. Są możliwości zbytu piłek gumowych do gry na rynku jugosłowiańskim. P/11458/54/TC.

Olej z drzewa bukowego. Firma czeska interesuje się importem z Polski oleju bukowego. P/12185/40/TC.

Tektura smołowana. Firma niemiecka pragnie nawiązać kontakt z polskimi producentami tektury smołowanej, celem reeksportu do Indyj Brytyjskich. P/12187/3B/TC.

Klej kostny. Poważna firma amerykańska chce importować z Polski klej kostny. P/12432/47/TC.

Klej w taflach. Firma z Indyj Brytyjskich pragnie nawiązać stosunki z polskimi eksporterami kleju w taflach. P/12705/47/TC.

Fotograficzne papiery i błony. Firma chińska interesuje się importem z Polski piśmiennych artykułów. P/13338/21/TC.

SPRAWY PODATKOWE

KIEDY OBROTY WEWNĘTRZNE NIE PODLEGAJĄ OPODATKOWANIU.

W związku z posiadaniem przez niektóre firmy importowe gdyńskie oddziałów swoich w kraju oraz przekazywaniem do nich towarów z głównych magazynów podajemy do wiadomości, że w myśl ust. 2 art. 5 ustawy o państwowym podatku przemysłowym — nie uważa się za obrót, podlegający podatkowi, obrotów wewnętrznych przedsiębiorstw przemysłowych i handlowych, tj. wydania jakiegokolwiek artykułu z jednego oddziału, czy też jednego zakładu, względnie przedsiębiorstwa do drugiego, należącego do tego samego przedsiębiorcy. Zgodnie z orzeczeniem Najwyższego Trybunału Administracyjnego w tym względzie, płatnik, który nie zgłosił obrotu wewnętrznego przy opodatkowaniu tego przedsiębiorstwa, przy którym obrót ten powstał na skutek wydania towaru do innego jego przedsiębiorstwa — nie może żądać wyłączenia tego obrotu z podstaw wymiaru przy innym swym przedsiębiorstwie względnie zakładzie (wyrok z dnia 4 XII 1936 r. L. Rej. 121/34). Nie zachodzi obrót wewnętrzny między spółkami, z których każda posiada odrębną osobowość prawną, choćby wszystkie udziały jednej z nich znajdowały się w posiadaniu drugiej.

Przemysł i handel rybny na Wybrzeżu

DZIESIĘCIOLECIE PRACY SPÓŁDZIELNI „POLSKIEGO ZJEDNOCZENIA RYBAKÓW MORSKICH W GDYNI".

Dnia 15 maja 1937 r. minęło 10 lat od rozpoczęcia pożytecznej i owocnej w skutki pracy Polskiego Zjednoczenia Rybaków Morskich w Gdyni.

W dniu 15 maja 1927 roku odbyło się konstytucyjne zebranie w Gdyni w lokalu Skwiercza, na które przybyło około stu rybaków z całego wybrzeża. W skład pierwszej Rady Nadzorczej weszli: generał Mariusz Zaruski, ks. Wojciech Pronobis, Augustyn Krauze, nacz. Morskiego Urzędu Ryb. Antoni Hryniewicki oraz rybacy: Jan Konkel i Izydor Kohnke. Zarząd stanowił: dyrektor Banku Gospodarstwa Krajowego Wacław Wejers, Józef Główczewski, Augustyn Lewiński i dr Zdzisław Łysakowski.

Obecnie po latach dziesięciu do Rady Nadzorczej wchodzą: Prezes notariusz Hilary Krzemieniewski, Dyrektor Banku Gospodarstwa Krajowego Władysław Grabowski, Naczelnik Morskiego Urzędu Rybackiego Antoni Hryniewicki oraz rybacy: Anastazy Konkel, Edmund Budzisz, Antoni Szaiba. Kontrolę z ramienia Banku Gospodarstwa Krajowego wykonują delegaci: Dr Antoni Sielecki oraz były długoletni kierownik Spółdzielni Filomen Żyłkowski.

Zarząd stanowią: Marian Klaczyński, Ambroży Konkel, Jan Nadolski i Jan Konkel.

Kierownikiem Spółdzielni jest Roman Zdrojewski.

Obecnie liczy Spółdzielnia około 350 czł.

W pierwszych latach swego rozwoju Spółdzielnia rozdzielała przede wszystkim kredyty tak potrzebne wówczas rybakom na zakup kutrów, narzędzi połowu, sieci, reperację domów itp. Dopiero w roku 1932, tj. z chwilą uruchomienia w porcie rybackim w Gdyni Hali i Chłodni Rybnej, rozpoczęto dział handlu rybnego, który stopniowo rozwija się, osiągając w roku ubiegłym imponującą kwotę 1.200.000,— zł obrotu. Prowadzony jest równolegle dział sprzedaży sieci i innego sprzętu rybackiego, posiadający zaopatrzony magazyn i sklep w Gdyni (ul. Świętojańska) oraz składnice sprzętu w Jastarni i na Helu.

Na drodze swego rozwoju pokonała Spółdzielnia wiele przeszkód, zdobywając w praktyce potrzebne jej doświadczenia, mając swoich przyjaciół i nie mniejszą ilość wrogów. — Stanowiła Spółdzielnia do niedawna jedyną firmę handlu hurtowego w naszym rybołówstwie morskim, propagując ryby morskie w kraju, eksportując nasze ryby za granicę, zawsze jednak dbając o interesy rybaków polskich. Możliwości rozwojowe Spółdzielni ograniczone są jednak obecnie przez obarczenie jej kredytami, rozdzielonymi poprzednio rybakom (stanowiącymi kwotę około miliona złotych), a z których to sum często nawet odsetek otrzymać nie można. Czynności bankowe przeprowadzone niegdyś za pośrednictwem Spółdzielni, powinne być przejęte z powrotem przez banki, celem przeprowadzenia akcji oddłużeniowej wśród rybaków. Spółdzielnia obarczona balastem tych kredytów państwowych, jako groźny, a niezawiniony wierzyciel rybaków, ma wysoce utrudniony dostęp do tych rybaków w handlu rybą morską.

Przyszłe dziesięciolecie Spółdzielni rybackiej na wybrzeżu zależy przede wszystkim od szybkiego załatwienia oddłużenia rybaków.

WZROST ILOŚCI TOWARÓW RYBNYCH ZASKŁADOWANYCH W CHŁODNIACH RYBNYCH I MAGAZYNACH ŚLEDZIOWYCH W GDYNI.

Oddanie do użytku nowej chłodni śledziowej w Gdyni w dniu 10 sierpnia 1936 r. przyczyniło się do dalszego wzrostu ilości zaskładowanych towarów rybnych.

W porównaniu ze starą chłodnią rybną, mającą powierzchnię składową tylko 658 mtr. kwadratowych, nowa chłodnia śledziowa jest pięciokrotnie większą, gdyż posiada 3.011 mtr. kwadratowych powierzchni składowej, w czym tylko 430 metr. kwadratowych dla ryb mrożonych, reszta dla śledzi solonych.

W ciągu ostatnich pięciu lat pracy Hali i Chłodni Rybnej korzystało z pomieszczeń chłodniczych:

1932/33	1933/34	1934/35	1935/36	1936/37
934	3.151	4.036	4.243	6.927 t. ryb,

z czego na ryby importowane procentowo:

70%	86%	84%	90%	92%

a reszta na ryby z połowów polskich rybaków. Widzimy więc, że własne rybołówstwo tylko nieznacznie korzystało z Chłodni rybnych w Gdyni. Pewna zmiana nastąpiła podczas ostatnich masowych połowów dorszy i flądera, tak, że w bieżącym roku stosunek ten ulegnie zmianie.

Z poszczególnych gatunków ryb korzystało z chłodni w minionym okresie budżetowym (od 1 kwietnia 1936 do 31 marca 1937 roku):

Importowane śledzie solone	3.599.760 kg
Importowane śledzie mrożone	1.381.740 kg
Importowane śledzie świeże	1.394.580 kg
	6.376.080 kg

polskie połowy:	ryby mrożone	403.980 kg
	ryby świeże	147.142 kg
		551.122 kg

W magazynach śledziowych niechłodzonych zaskładowano w 1936 r.: śledzi solonych 21.928.640 kg.

Przeciętny czas składowania w magazynach chłodniczych jest dłuższy aniżeli w magazynach zwykłych. I tak beczka śledzi solonych leży przeciętnie w chłodni 65 dni, w magazynie zwykłym natomiast tylko 37 dni. Ryby mrożone importowane w chłodni przeciętnie 17 dni, a ryby z polskich połowów 57 dni, co świadczy dobitnie o roli chłodni dla własnego rybołówstwa (łowi się ryby w okresie braku zbytu). Ryby świeże przeciętnie 7 dni składuje się w chłodni.

Ilość firm importowych i handlu rybnego, osiedlonych na terenie Hali i Chłodni Rybnej wzrosła do pokaźnej liczby czternastu.

KRONIKA

WYJAZD OSTATNICH LUGRÓW „MEWY" NA POŁOWY ŚLEDZI.

W dniu 25 maja wyjechały z Gdyni trzy lugry śledziowe na połowy śledzi solonych na Morzu Północnym. Statki te zabrały część załogi (reszta dojedzie do Holandii koleją) oraz soli w beczkach 120.000 kg, komplety na beczki, część prowiantu, po przybyciu do bazy holenderskiej w Scheveningen statki wyruszą na połowy. Ostatni czwarty statek pozostał w Gdyni wobec konieczności przeprowadzenia dodatkowego remontu.

POLSKA BAZA W HOLANDJI I OGRANICZENIA HOLENDERSKIE.

Jak wiadomo polsko - holenderskie Towarzystwo Połowów Śledzi „Mewa" korzysta z gościnności Holandii, posiadając swą bazę operacyjną w Scheweningen. Daje to szereg ułatwień nie tylko ze względu na oszczędność drogi i czasu, ale również ze względu na możność sprzedaży części połowów na rynku holenderskim.

Dużą jednak wadą tej bazy to konieczność poddania się ograniczeniom i zarządzeniom władz holenderskich. Tak więc obecnie jak i w latach poprzednich, wydały władze holenderskie zarządzenia, dotyczące terminu wyjazdów lugrów śledziowych, ograniczenia dotyczące zabierania sieci itp. Wszystkie statki śledziowe podzielono ze względu na wielkość, siłę motoru na trzy grupy A, B i C. Część floty śledziowej 71 lugrów wyjechała na połowy 10 maja, dalsze 68 lugrów wyjedzie 3 czerwca, 70 lugrów 19 czerwca i 58 lugrów 10 lipca. W każdym z tych terminów wyznaczono jak długą sieć mogą zabierać statki (sieci zapasowych zabierać nie wolno). Tak samo wyznaczono terminy zakończenia połowów i sprawy solenia.

W tych warunkach trudno mówić o samodzielności statków, pływających pod polską flagą, oraz o samodzielności dyspozycyjnej tego ważnego działu naszego rybołówstwa morskiego.

Praktyka wykaże kiedy zajdzie konieczność urządzenia bazy wyjściowej w Gdyni czy w Wielkiej Wsi. Będzie to moment przełomowy polskiego rybołówstwa śledziowego, przez który prowadzi jednak droga do całkowitej samodzielności tego działu gospodarki narodowej na morzu.

NOWE ZADANIA RYBOŁÓWSTWA NIEMIECKIEGO.

W sprawozdaniu „Die Fischereihafen Wesermünde - Beremenhafen G. m. b. H." za rok 1935/36 czytamy między innymi, że należy się liczyć z podwojeniem niemieckich połowów morskich w najbliższych latach. W przewidywaniu tego armatorzy zamówili już w stoczniach 40 nowych parowców rybackich, z czego 25 przypada na Wesermünde-Bremenhfaen. Wydajność pracy tych statków, które są już na ukończeniu, przewyższa blisko trzykrotnie wydajność starszych typów. Zwiększenie się popytu na ryby morskie w Niemczech wymaga, według tego sprawozdania, przyśpieszonego rozwoju t. zw. małego rybołówstwa pełnomorskiego na Morzu Północnym. Ten dział rybołówstwa będzie się prawdopodobnie rozwijał kosztem rybołówstwa nabrzeżnego, które się zmniejsza. W związku z tym jest wskazany rozwój przemysłu przetwórczego, który lansuje w najbliższym czasie nowe wyroby (np. kiełbasy z wątłusza), oraz wzmożona propaganda spożycia ryb morskich, która mimo dobrej koniunktury nie winna ustawać. W końcu sprawozdanie podkreśla jako słuszną myśl, że rynek rybny powinien się rozwijać równomiernie jako całość z uwzględnieniem wszystkich gałęzi jak armatorstwo, handel, przemysł rybny, połowy śledzi etc. Zadaniem handlu detalicznego według sprawozdania powinna być nie tylko sprzedaż po dostępnych cenach, ale i pouczanie klienteli o możliwościach zakupów, o racjonalnym obchodzeniu się z towarem i w ten sposób zainteresowując klientelę popierać rybołówstwo morskie we wszystkich jego przejawach.

PIERWSZA WYPRAWA WIELORYBNICZA NIEMIEC ZAKOŃCZONA.

W trosce o surowce Niemcy nie tylko budują statki dla Norwegii w zamian za dostawę tranu, lecz również wkroczyły ostatnio na drogę własnego wielorybnictwa. W tych dniach wróciła do Hamburga po siedmiomiesięcznej nieobecności pierwsza wyprawa wielorybnicza Niemiec w składzie pływającej fabryki tranu i sześciu statków poławiających. Ekspedycja przywiozła 61 tys. beczek tranu wielorybiego

i 900 ton mączki wielorybiej, co uważane jest za wynik bardzo dobry.

Jak wiadomo, wielorybnictwo na wodach Antarktydy rozwinęło się szeroko dopiero po wojnie światowej i przez szereg lat górowały w nim przedsiębiorstwa norweskie. Dopiero w pięciu ostatnich latach brytyjscy przedsiębiorcy szybko poczęli dopędzać produkcję norweską, równolegle zaś wkroczyli inni konkurenci, między innymi Japonia i ostatnio Niemcy.

IMPORT ŚLEDZI SOLONYCH Z DANII I ISLANDII.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu uruchomiło w dniu 13 maja 1937 r. kontyngent zniżki celnej na śledzie solone z poz. 117 t. c. w wysokości 1.000 ton na okres do dnia 1 IX 1937 r.

Centralna Komisja Przywozowa dokona jedynie podziału omawianego kontyngentu, po czym prześle propozycję przydziałów do Ministerstwa Przemysłu i Handlu dla wydania ulg celnych, zastępujących w tym wypadku pozwolenie przywozu.

SPRZEDAŻ ŚLEDZI ISLANDZKICH.

Według wiadomości z Kopervik sprzedano większe partie śledzi islandzkich w cenie 10 koron za beczkę do Szwecji. Fabryki tranu śledziowego wykupują starsze zapasy po 8,50 koron za beczkę. Zaczyna się odczuwać w fabrykach dotkliwy brak surowca.

EKSPORT ŚLEDZI ANGIELSKICH.

Eksport angielskich śledzi patroszonych (jarmuckich) wynosił w ciągu 11 tygodni do 17 kwietnia 1937 r. — 47.016 beczek. Do Gdańska wywieziono 10.323 beczki, do Gdyni — 3.005 beczek. Poza tym najwięcej wywieziono do Szczecina — 11.882 beczki, Królewca 11.569 beczek i Duisburga — 7.238 beczek. Zapasy na wywóz jarmuckich śledzi solonych z jesiennych połowów na wschodnim wybrzeżu angielskim wynosiły w roku 1936 — 431.071 beczek, wobec 409.096 w roku poprzednim.

INWAZJA ŚLEDZI W KANALE MIĘDZY HOLTENAU I RENDSBURGEM.

Olbrzymie ilości śledzi przedostały się kanałem do swego dawnego miejsca tarła w Andorfersee koło Rendsburga. Obecnie po tarle wracały do morza w takiej masie, że można było łowić je wiadrami, toteż w ostatnich dniach złowiono ich tysiące kilogramów.

WYDAWNICTWA

WYDAWNICTWA POLSKIE.

NOWE WYDAWNICTWO O PRZEPISACH CELNYCH.

W Związku Pracowników Skarbowych R. P. (Warszawa, Al. Ujazdowskie 29) oraz w oddziałach tego Związku przy urzędach celnych — można nabyć (w cenie zł 2,50 za egz.) wydawnictwo p. t. „Przepisy celne o świadectwach pochodzenia oraz zestawienie umów handlowych“ według stanu na dzień 1 III 1937 roku, opracowane przez radcę Ministerstwa Skarbu — Wincentego Boy'a. Wydawnictwo zawiera: teksty okólników Min. Skarbu w sprawie umownego traktowania celnego towarów, a w szczególności w sprawach stwierdzania kraju pochodzenia towarów, świadectw pochodzenia i t. d. Obok tego wydawnictwo obejmuje wykaz obowiązujących umów handlowych zawartych przez Polskę (układ — wg krajów).

MIESIĘCZNIK „EKSPORT“.

Pod powyższym tytułem ukazał się pierwszy numer psima poświęcony eksportowi rolnemu.

Jak wynika z zapowiedzi od redakcji, pismo służyć ma „usprawnieniu i zsynchronizowaniu obopólnych wysiłków“ zarówno aparatu wymiany handlowej, jak i akcji hodowlanej i przetwórczej.

Pierwszy numer obejmuje zagadnienia ściśle eksportowe, jak i sprawy przystosowania hodowli do celów eksportowych.

Miesięcznik „Eksport“ będzie mógł w pewnej mierze zapełnić lukę, jaka istniała na tym odcinku prasy gospodarczej.

Cena egz. pojed. wynosi zł 1,— Adres redakcji i administracji — Warszawa, ul. Hoża Nr 8.

WYDAWNICTWA ZAGRANICZNE.

„Index en cinq langues des termes spèciaux en usage dans l'Industrie des transports et les branches connexes“. Wyd. przez Lloyd Anversois-Anvers 1937. Cena 33,50 frs. belg.

Jest to słownik wyrazów specjalnych dotyczących przewozu towarów, a więc wysyłki, handlu zagranicznego, ubezpieczeń, maklerki, etc. Podstawowy język, w którym wyrazy są ułożone w alfabetycznym porządku jest francuski z odpowiednimi terminami używanymi w językach: holenderskim, angielskim, niemieckim i hiszpańskim, przy czym wyrazy używane specjalnie w Belgii, Ameryce, Austrii i Szwajcarii są wyróżnione. Poza tym dodany jest klucz holendersko-francuski.

Nowe wydanie „Annuaire des Sociétés Anonymes Belges, Congolaises et Luxembourgoises“ 15 rocznik — Bruxelles — 34, rue du Gouvernement Provisoire. (Cena 200 fr.)

Zawiera monografie o wszystkich spółkach akcyjnych, spis ich skróconych nazw, prawodawstwa, jakim podlegają i inne szczegóły. — Książka liczy 2500 stron.

„Répertoire de la Production Suisse 1936-1937“ wydany przez Office Suisse d'Expansion Commerciale, rue de la Bourse 10, Zurich. — Cena 7 fr. sz.

Podaje na przeszło 700 stronach informacje o szwajcarskich producentach blisko 6000 różnych artykułów przemysłowych, rękodzielniczych i roln.; zawiera alfabetyczny spis produktów; spis produktów wg gałęzi przemysłu, ze wskazaniem firm produkujących, oraz spis alfabetyczny producentów z adresami i szczegółowymi informacjami o ich specjalności. Doskonale prezentująca się publikacja została wydana w oddzielnych tomach w języku francuskim, niemieckim i hiszpańskim.

„Indicateur des Produits Belges 1937“. — (Wydawca — A. Lesigne, Bruxelles — rue de la Charité, 27. Cena 25 fr. belg. oraz porto).

Książka adresowa wydana staraniem Belgijskiego Związku Izb Handlowych i Przemysłowych, zawiera na 848 stronach adresy przeszło 13 tys. producentów belgijskich ułożone według gałęzi przemysłu i 3200 rubryk, nadto podane są ustawy, dekrety i przepisy w sprawach gospodarczych, oddzielne spisy główniejszych eksporterów i importerów, wszystkich Izb Handlowych, Zrzeszeń gospodarczych etc.

PRZETARGI I SPRZEDAŻE

SPRZEDAŻ WKŁADÓW SPRĘŻYNOWYCH.

Komenda Obozu Ćwiczeń w Grupie pod Grudziądzem zawiadamia, że w dniu 7 czerwca 1937 r. o godz. 14,30 odbędzie się w Komendzie Obozu Ćwiczeń Grupa (stacja kolejowa Grupa) sprzedaż za gotówkę najwięcej dającemu 463 sztuk wkładów sprężynowych. Wkłady sprężynowe oglądać można w K-dzie Ob. Ćwiczeń Grupa, w dn. sprzedaży o godzinie 14. Reflektanci, którzy wezmą udział w przetargu, zobowiązani są złożyć na ręce przewodniczącego komisji przetargowej wadium w wysokości 100 złotych.

Wkłady sprężynowe składają się:

Typ I 26 sztuk sprężyn — 7 zwijań o przekroju 70 mm, jedno obramowanie z żelaza „T“ 25x25x2.85. Sprężyny z drutu stalowego.

Typ II 25 sztuk sprężyn - 9 zwijań o przekroju 70 mm, dwa obramowania z żelaza kątowego 15x15x2.64, oraz 16 sztuk sprężyn małych o przekroju 60 mm. Sprężyny z drutu stalowego.



RZECZYWISTA KALKULACJA CENY KAWY BRAZYLIJSKIEJ.

W związku z błędnymi informacjami, jakie ukazały się w prasie w sprawie ceny kawy brazylijskiej, mającej rzekomo dochodzić do wysokości zł 18, umieszczamy poniżej dokładną kalkulację ceny kawy brazylijskiej, nadesłaną nam przez Związek Towarzystw Kupieckich na Pomorzu i dokładnie sprawdzoną przez nas.

Kalkulacja ta przedstawia się w sposób następujący:

1 kg kawy brazylijskiej surowej kosztuje fob stacja w Brazylii dzisiaj	zł 0,98
dochodzi do tego przewóz Brazylia/Gdynia za 1 kg	zł 0,09
cło za 1 kg	zł 1,87
koszty manipulacyjne Izby P. - H. i Min. Przemysłu i Handlu za zezwolenie przywozu za 1 kg	zł 0,19½
ubezpieczenie transportowe za 1 kg	zł 0 00½
w Gdyni koszty spedycji i portowe za 1 kg	zł 0,04
koszty eksportowe dotychczas 65% od wartości towaru cif Gdynia za 1 kg	zł 0,70
Razem za 1 kg	zł 3.88

Importerzy, wzgl. hurtownicy targują dzisiaj kawę brazylijską po zł 4,— za 1 kg. Przy paleniu kawy surowej powstaje, jak wiadomo, ubytek kawy 20%, a zatem otrzymuje się za 100 kg kawy surowej tylko 80 kg kawy palonej, zaś cena za 1 kg kawy palonej wynosi zł 5,—. Dochodzą do tego koszty za palenie, wynagrodzenie personelu i td., tak że cena zakupu wynosi dla palacza kawy zł 5.10 za 1 kg. Hurtowo sprzedaje się dzisiaj kawę paloną brazylijską po zł 5,25 za 1 kg, cena sprzedaży w detalu za najtańszy gatunek kawy brazylijskiej wynosi ogólnie zł 6,10 za 1 kg, miejscami tylko zł 6,— za 1 kg, a zatem detalista ma tylko 12 — 14% zysku od ceny sprzedaży.

Należy stwierdzić, że kawy po zł 18,— za 1 kg pochodzenia brazylijskiego nie ma w ogóle w Polsce w handlu. Jak wiadomo kawy brazylijskie reprezentują gatunki tańsze. Kawy po zł 18,— za 1 kg handluje się wyjątkowo w Warszawie i w innych wielkich miastach w minimalnej ilości, nie przekraczającej ułamek procentu ogólnego obrotu kawą. Są to kawy niebieskie w najwyższym gatunku, pochodzące z środkowej Ameryki (Jawa, Guatemala itd.) Najwyższa cena za kawę na prowincji również pochodzenia wyłącznie Środkowo - Amerykańskiego wynosi złotych 16,— za 1 kg. Te drogie luksusowe gatunki kawy konsumuje tylko zamożna publiczność, natomiast kawy brazylijskie jako tańsze wynoszą około 75% ogólnej konsumcji, których cena waha się jak wyżej wykazano około zł 6,— za 1 kg.

Jak z powyższego wynika, wspomniany artykuł „Gazety Morskiej“ oparty jest na błędnych przesłankach i na materiale, nie odpowiadającym rzeczywistości.

KRONIKA

ZJAZD IMPORTERÓW TOWARÓW KOLONIALNYCH W CZASIE TARGÓW GDYŃSKICH.

Z okazji nadchodzących Targów Gdyńskich (20 6 — 4 7), a m. w dniach 20 i 21 czerwca odbędzie się w Gdyni zjazd hurtowników oraz importerów branży kolonialnej.

Głównym zadaniem Zjazdu będzie omówienie kwestii wzmocnienia pozycji polskiego importu kolonialnego, i wyeliminowanie niepożądanych wpływów, hamujących dostateczne usamodzielnienie się tej ważnej dziedziny polskiego handlu.

OSTATNIE TRANSPORTY OWOCÓW.

Dnia 15 maja br. nadszedł do Gdyni na m/s „Progress“ z przeładunku w Rotterdamie transport 34.555 kg bananów dla firmy „Bananas“ w Gdyni.

Dnia 17 maja br. zawinął do portu m/s „Thea“ z transportem 34.000 kg bananów z przeładunku w Londynie. Odbiorcami towaru są firmy: Józef Fetter S. A. w Gdyni — 25.000 kg i Gdyński Import Owoców Południowych — 9.000 kg.

Dnia 27 maja br. nadszedł do Gdyni s/s „Jawa“, który przywiózł z przeładunku w Rotterdamie 67.000 kg bananów, z czego 30.000 kg przeznaczonych jest dla firmy „Bananas“, 25.000 kg dla firmy Józef Fetter i 12.000 kg dla firmy Gdyński Import Owoców Południowych w Gdyni.

Dnia 5 czerwca br. spodziewany jest transport 11.000 skrzyń cytryn włoskich, który ma nadejść s/s „Gerda“.

SYTUACJA NA RYNKACH TOWARÓW KOLONIALNYCH (28 5 37).

W handlu hurtowym towarów kolonialnych nastąpiła na tutejszym rynku jakby pewna poprawa. Obroty handlowe w niektórych przedsiębiorstwach nieco wzrosły w stosunku do poprzedniego okresu. Trudno jest jednak wyciągnąć na tej podstawie konkretne wnioski, czy zarysowująca się poprawa

utrzyma się przez czas dłuższy i czy będzie miała ona cechy poprawy ogólnej w tej branży. Doświadczenie i chwiejność obrotów dotychczasowych przemawia raczej za tym, że lekkie ożywienie się obrotów w niektórych artykułach i przedsiębiorstwach ma charakter przejściowy.

Kawa surowa.

Na rynkach zagranicznych tendencja niejednolita. Na niektórych rynkach obroty chwiejne, szczególnie w U. S. A. Pomimo tego ceny sprzedaży są w Nowym Yorku utrzymane na poprzednim poziomie o ile chodzi o transakcje bieżące, tj. kawa Santos notowana jest loco nadal po 11,75 cent. dol. za 1 lb. a Rio po 9,25 cent. Natomiast w transakcjach z dostawą na lipiec (kontrakty A) w cenach nastąpiły pewne zmiany. Mianowicie w dn. 24 V br. kawa Santos notowana była po 10,97 cent. dol. za 1 lb. wobec 10,75 — 10,77 cent. w dn. 10 V 37. Rio notowano w dn. 24 bm. po 7,24 cent. dol. a w dn. 10 V br. po 9,26 cent. W Hamburgu dokonano w dn. 24—25 V. br. transakcji sprzedaży kawy Santos Superior (nowe kontrakty) z dostawą na lipiec po 47,00 — 45,00 za 50 kg netto przy odbiorze najmniej 50 worków.

Na rynku krajowym — tendencja utrzymana. Rio 7 sprzedaje się po zł 3,85 — 3,95 za kg przy odbiorze większych partyj (towar oclony). Ceny na kawy inne bez zmiany w stosunku do poprzedniego okresu.

Herbata.

Zapasy herbaty w Londynie znacznie spadły. W związku z tym zaistniała obawa, że ceny za herbatę gatunku najgorszego mogą dojść do 1,6 sh. za 1b i konsumcja przy tak niezwykle wysokiej cenie znacznie by spadła. Aby uchronić się przed tego rodzaju następstwami. Międzynarodowy Komitet Herbaciany postanowił zwiększyć produkcję herbaty i eksport tejże. Dotychczas z ogólnej ilości produkcji dozwolone było eksportować tylko 82,5 proc. podczas gdy obecnie plantatorzy będą mogli eksportować aż 87,5 proc. ogólnej produkcji herbaty. Te 5 proc. stanowić będzie zwiększenie eksportu światowego o około 40 milionów lbs., czyli o około 20 mil. kg.

Na rynku krajowym sytuacja bez zmiany. Ceny utrzymane na poprzednim poziomie.

Korzenie.

Na rynkach zagranicznych tendencja utrzymana. Na rynku wewnętrznym sytuacja bez zmiany. Ceny utrzymane na poziomie cen poprzedniego okresu.

Oliwa francuska.

Na skutek wojny domowej w Hiszpanii, import oliwek pochodzenia hiszpańskiego do Francji znacznie się zmniejszył. Spowodowało to spadek produkcji oliwy nicejskiej, gdyż produkcja oliwek francuskich nie pokrywała nigdy całości zapotrzebowania tamtejszego przemysłu na ten surowiec. W związku z znacznie mniejszą podażą surowca (oliwek) ceny tak na surowiec jako też produkt gotowy — oliwę nicejską — zwyżkowały o około 100 proc. Podczas, gdy w roku ubiegłym można było w tym okresie otrzymać oliwę nicejską w beczkach cif Gdynia już po fr. fr. 650,— za 100 kg, to obecnie cena cif za ten artykuł waha się od 1200—1250 fr. fr. za 100 kg. Naturalnie ceny sprzedaży w hurcie na rynku krajowym musiały być podwyższone w proporcji do cen zakupu.

Ziarno i masło kakaowe.

Ziarno kakaowe na rynkach zagranicznych w dalszym ciągu zniżkuje. W Londynie notuje się Accrę bardzo dobrą już po 34.6 — 35 sh. za cwt. wobec 39.6 — 40 sh. w dn. 8 V br., Ceylon i Bahia utrzymane na poprzednim poziomie. W Hamburgu notowano w dniu 22 bm. ziarno Accra z nowych zbiorów po 37,6 sh. za 50 kg. Importerzy krajowi zakupili ostatnio ziarno Accra po 39.6 — 40 sh. cif Gdynia za 50 kg. Towar oclony sprzedaje się po cenie zł 2,10 — 2,20 za 1 kg loco magazyn portowy.

Ceny zakupu za masło kakaowe holenderskie wahają się od 99 do 101,— hfl. za 100 kg cif Gdynia. Zbyt w kraju bardzo słaby. Ceny w dalszym ciągu zniżkują. Importerzy sprzedają towar poniżej kosztów własnych.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W czasie od 10 do 26 maja br. urządziły przedsiębiorstwa aukcyjne łącznie 5 przetargów, na których wystawiono: 4.856 skrzyń pomarańcz hiszpańskich, 1.693 skrzyń cytryn włoskich, 1.562 skrzyń grapefruits palestyńskich, 1.000 klatek pomidorów holenderskich, 170 skrzyń sułtanek greckich, 12 skrzyń sułtanek tureckich i 11 worków orzechów włoskich.

Z wystawionych ilości sprzedano:
2.073 skrzyń pomarańcz hiszpańskich po 0,75 — 1,05 zł za 1 kg, 730 skrzyń cytryn włoskich po 24,— do 39,— zł za 1 skrzynię, 1.170 skrzyń grapefruits palest. po 23,— do 28,— zł za 1 skrzynię, 1.000 klatek pomidorów holenderskich po 12,50 do 17,75 zł za 1 klatkę, 170 skrzyń sułtanek greckich po 24,50 zł za 1 skrzynię, 12 skrzyń sułtanek tureckich po 23,12 zł za 1 skrzynię, 11 worków orzechów włoskich po 210,— zł za 1 worek.

Tendencja na ogół spokojna — nie notowano poważniejszych transakcyj. Jedynie pomidory holenderskie jeszcze na aukcji

w dniu 19 maja sprzedawane po 12,50 zł zwyżkują na aukcji dnia 26 maja do 17,15 zł za klatkę. Daje się odczuć bardzo duże zainteresowanie tym artykułem. Są to pierwsze partie pomidorów, jakie pokazały się na rynku tutejszym, wskutek czego znalazły tak silny popyt.

Szczegółowy przebieg aukcyj przedstawia się następująco:

Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły aukcję dnia 11 maja wystawiając: 2.166 skrzyń pomarańcz hiszpańskich, z których sprzedano 1.807 skrzyń po stosunkowo dobrej cenie 0,83 — 1,03 zł za 1 kg. Następnym artykułem wystawionym do przetargu były cytryny włoskie w ilości 769 skrzyń. Sprzedano 269 skrzyń po 28,50 — 35,— zł za skrzynię. Grapefruits palestyńskich wystawiono 70 skrzyń i wszystkie sprzedano po 23,— do 28,— zł za skrzynię.

Sułtanki greckie i tureckie sprzedano w całości: pierwszych 170 skrzyń po 24,50 zł, drugich 12 skrzyń po 23,12 zł za 1 skrzynię.

Na aukcji dnia 18 maja wystawiono 1.350 skrzyń pomarańcz hiszpańskich, 630 skrzyń cytryn włoskich, 1.292 skrzyń grapefruits palestyńskich i 11 worków orzechów włoskich. Z powyższych ilości sprzedano: 80 skrzyń pomarańcz hiszpańskich po 0,75 — 0,95 zł za kg, 411 skrzyń cytryn włoskich po 30 — 39,— zł za 1 skrzynię, 900 skrzyń grapefruits po 27 zł za skrzynię oraz 11 worków orzechów włoskich po 210,— zł za worek.

Dnia 21 maja wystawiono do przetargu 1.340 skrzyń pomarańcz hiszpańskich, 294 skrzyń cytryn włoskich i 200 skrzyń grapefruits palestyńskich. Sprzedano 150 skrzyń pomarańcz hiszpańskich po 0,75 — 1,05 zł za kg, 50 skrzyń cytryn włoskich po 24,— zł za skrzynię i wszystkie grapefruits palestyńskich po 27 zł za skrzynię.

Udział w przetargach wzięło: 11 maja 14 kupców, 18 maja — 18 kupców i dnia 21 maja 35 kupców.

Bałtyckie Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły dnia 19 maja aukcję, na której wystawiły 400 klatek pomidorów holenderskich, które w całości sprzedały po 12,50 zł za klatkę. Udział w aukcji wzięło 15 kupców.

Na aukcji dnia 26 maja wystawiono 600 klatek pomidorów holenderskich, które także w całości sprzedano przy bardzo silnym zainteresowaniu po wysokiej stosunkowo cenie 17,75 zł za klatkę.

Przetarg odbył się przy udziale dużej liczby kupców, z których poważna część nie zakupiła towaru, ponieważ go zabrakło.

IMPORT CYTRYN Z WŁOCH.

Pozwolenia na przywóz cytryn z Włoch będą udzielane bez ograniczeń, w miarę napływających zapotrzebowań importerów. Przywóz powyższy będzie dokonywany w drodze obrotu clearingowego za pośrednictwem Polskiego Towarzystwa Handlu Kompensacyjnego (Zahan).

THE FRUIT TRADE.

(Handel owocowy)

W lecie br. ukaże się w Londynie w opracowaniu i w wydaniu British - Continental Press Limited (London E. C. 4 80 Fleet Street) księga informacyjna pod powyższym tytułem, zawierająca dane źródłowe o całokształcie handlu owocowego we wszystkich państwach, gdzie handel ten ma poważniejsze znaczenie. Księga zawierać będzie dwie części. Część opisowa poświęcona będzie omówieniu artykułowemu następujących zagadnień: Przegląd produkcji owoców; opisy rozmaitych gatunków owoców; upakowanie, sortowanie, składowanie, przechowywanie w składnicach i transport owoców; statystyka eksportu i importu owoców; nowoczesne metody sprzedaży owoców; przedsiębiorstwa handlu owocami; zwyczaje, obowiązujące w międzynarodowym handlu owocowym; owoce w puszkach, konserwy owocowe, soki owocowe itd.; terminarz sezonów owoców oraz skorowidz handlu owocowego. Skorowidz ten podzielony zostanie na 6 działów, a mianowicie 1) producenci i eksporterzy, 2) importerzy i hurtownicy, 3) spis znaków handlowych i nazw, 4) przewodnik dla nabywców wszelkich gatunków owoców, 5) składowanie i transport, 6) materiały dla upakowania, urządzenia itp.

Wszystkie firmy, które mogą mieć zainteresowanie co do tego wydawnictwa, lub pragną, aby ich nazwy były umieszczone w skorowidzu poszczególnych działów, mają możność zgłoszenia się bezpośrednio pod wyżej podanym adresem o przysłanie kwestionariusza do wypełnienia. Umieszczenie nazwy firmy w skorowidzu jest bezpłatne.

KRONIKA ZAGRANICZNA

Włochy.

W ostatnich kilku tygodniach na rynku włoskim interesowano się bardzo silnie migdałami. Wskutek dużego zapotrzebowania na ten artykuł w krajach skandynawskich, Niemczech, Holandii, Szwajcarii i Czechosłowacji cena jego zwyżkowała i eksport w miesiącu kwietniu osiągnął cyfrę nie notowaną od 8-miu lat. Jeśli zainteresowanie nie

zmniejszy się — zachodzi obawa, że nie wystarczą zapasy do czasu nowych zbiorów. Nowe zbiory w Bari nie zapowiadają się dobrze na skutek wyrządzenia szkód przez niepogodę.

Na Sycylii spodziewane są zbiory równe zeszłorocznym, które dały dobre wyniki.

Orzechy włoskie nie znajdują zainteresowania — daje się wyczuwać wyczekiwanie nowych zbiorów. Cena ma tendencję zniżkową. Nowe zbiory mają dać zadawalające rezultaty. Transakcyj z nowych zbiorów dotychczas nie dokonano.

Na pistacje w ubiegłym sezonie nie notowano poważniejszych transakcyj i obecnie przed nowymi zbiorami, które zapowiadają się bardzo słabo nie znajdują zainteresowania, przeciwnie cena wolno lecz stale zniżkuje i nawet kupcy wycofują się z dokonanych już transakcyj. Sytuacja jest narazie niejasna — trudno określić, co przyniosą nowe zbiory. Należy się jednak liczyć z tym, że cena pistacyj z nowych zbiorów będzie wysoka, wskutek bardzo małych ilości jakie są na rynku.

Ostatnie notowania cen owoców suszonych: orzechy włoskie nowych zbiorów z załadowaniem wrzesień - październik br. 390 lirów za 100 kg brutto za netto, pistacje starych zbiorów 2.775 — 2.850 lirów za 100 kg netto. Cen pistacyj nowych zbiorów dotychczas nie notowano.

W Apulii rozpoczął się obecnie sezon świeżych owoców. Pierwsze partie czereśni, jakie pokazały się na rynku nie pokryły zapotrzebowania. Cena tego artykułu jest bardzo wysoka i to wstrzymało kupców zagranicznych od zamawiania większych ilości w ostatnim czasie.

Pierwszymi odbiorcami czereśni włoskich były następujące kraje: Szwajcaria, Czechosłowacja, Niemcy, Dania i Szwecja.

Gatunek tegorocznych czereśni jest o wiele wyższy od zeszłorocznych.

Jugosławia.

Zbiory czereśni, jabłek, gruszek i innych owoców świeżych w Jugosławii zapowiadają się w bieżącym sezonie bardzo dobrze, mimo obfitych deszczów, jakie nawiedziły ostatnio kraj.

Spodziewane są w najbliższym czasie pierwsze partie na rynku krajowym. Dotychczas nie dokonano żadnych transakcyj — ceny nie są jeszcze ustalone.

Anglia — Londyn — Hull.

Tegoroczny sezon pomarańczowy przyniósł angielskim importerom poważne straty. Od kilku lat nie notowano w Anglii tak niskich cen pomarańcz zwłaszcza palestyńskich, na których importerzy ponieśli w ubiegłym sezonie najpoważniejsze straty. Sprowadzono w tym sezonie duże ilości — towar przychodził w stanie bardzo dojrzałym — nie nadawał się do przechowania, wskutek czego oddawany był na rynek po niskich cenach. Importerzy angielscy sprowadzili w kwietniu br. ca 50.500 skrzyń pomarańcz hiszpańskich i ca 157.500 skrzyń pomarańcz palestyńskich — to wpłynęło na spadek cen, ponieważ na rynku znalazło się wiele towaru i to towaru, który nadawał się tylko do natychmiastowej konsumpcji. Często wartość towaru nie pokrywała cła i należności za fracht i w takich wypadkach topiono towar w morzu.

U. S. A.

Niżej podajemy zestawienie zbiorów owoców w U. S. A. w poszczególnych stanach według obliczeń tamtejszego Ministerstwa Gospodarki Krajowej, które po zbadaniu szkód, jakie poczyniła powódź, podaje następujące dane w porównaniu z odpowiednimi okresami w ubiegłych latach:

w tys. skrzyń:

pomarańcze	**1934/35**	**1935/36**	**1936/37**
Kalifornia			
Valencja	27.096	18.580	15.900
Navels i t. p.	18.990	14.469	12.064
Floryda:			
wczesne gatunki	10.700	9.600	12.000
Tangerin	2.000	2.100	2.900
Valencja	4.900	6.300	6.500
Texas	560	747	2.000
inne stany	691	487	555
grapefruits			
Floryda			
bez pestek	4.100	4.000	6.000
inne	11.100	7.500	11.800
Kalifornia	2.167	2.267	1.320
Texas	2.750	2.741	8.300
Arizona	1.240	1.800,	1.200